

DOMINIQUE NEUMAN

AVOCAT

1535, RUE SHERBROOKE OUEST
REZ-DE-CHAUSSÉE, LOCAL KWAVNICK
MONTRÉAL (QUÉ.) H3G 1L7
TÉL. 514 849 4007
TÉLÉCOPIE 514 849 2195
COURRIEL energie @ mlink.net

MEMBRE DU BARREAU DU QUÉBEC

Montréal, le 20 mars 2019

M^e Véronique Dubois, Secrétaire de la Régie
Régie de l'énergie
800 Place Victoria
Bureau 255
Montréal (Qué.) H4Z 1A2

Re: Dossier RDÉ R-3888-2014 - Hydro-Québec TransÉnergie – Politique d'ajouts au réseau de transport.
Phase 2 B.

Demande de renseignements no. 1 à Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de Stratégies Énergétiques (S.É.) et de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA).

Chère Consœur,

Il nous fait plaisir de déposer ci-après la demande de renseignements no. 1 à Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de *l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* au présent dossier.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions, Chère Consœur, de recevoir l'expression de notre plus haute considération.



Dominique Neuman, LL.B.
Procureur de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de *l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*

c.c. La demanderesse et les intervenants.

RÉGIE DE L'ÉNERGIE
DOSSIER R-3888-2014 PHASE 2B
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 1
À HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)
PAR
STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)
L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
(AQLPA)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.1

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0183, HQT 6, Document 3.1, Annexe, Description synthétique des investissements. Modifications par rapport au dossier R-4059-2018](#), page 5, colonne supprimée :

travaux de réhabilitation effectués redonnent notamment à l'actif existant au moins 50 % de sa durée d'utilité

Demande(s)

- 1.1.1 Pourquoi supprimez-vous ce texte ? Dans votre réponse, veuillez expliquer et décrire (notamment par un exemple) ce que ce changement implique concrètement.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.2

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0183, HQT 6, Document 3.1, Annexe, Description synthétique des investissements. Modifications par rapport au dossier R-4059-2018](#) page 5, lignes 22 à 24 :

Les équipements dont les écarts de performance se traduisent par des restrictions sur le réseau ou par une exploitation du réseau plus complexe peuvent aussi nécessiter un remplacement.

Demande(s)

- 1.2.1 Veuillez fournir un exemple d'équipements qui par leur détérioration entraîne une exploitation plus complexe du réseau.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.3

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0183, HQT 6, Document 3.1, Annexe, Description synthétique des investissements. Modifications par rapport au dossier R-4059-2018](#), page 6, lignes 23 et 24 dans la section 2.2 Maintien et amélioration de la qualité du service :

Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'un déplacement de charges.

Demande(s)

- 1.3.1 Pourquoi un déplacement de charges n'est-il pas assimilable à un phénomène de croissance ? Voir à ce sujet, à la page 8, lignes 26 à 31 dans la section croissance : « Plus spécifiquement, ils génèrent un accroissement de la capacité de service du Transporteur nécessaire pour assurer, d'une part, **l'alimentation de la charge locale selon les besoins exprimés par le Distributeur** et, d'autre part, pour répondre aux demandes des autres clients. (. [Souligné en caractère gras par nous] »

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.4

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0183, HQT 6, Document 3.1, Annexe, Description synthétique des investissements. Modifications par rapport au dossier R-4059-2018](#), page 7, section 2.3, Exigences, lignes 20 à 26 :

*Les investissements attribués à la catégorie Respect des exigences visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, **aux encadrements, aux normes** et aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter dans les domaines de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale. Selon les circonstances, ils peuvent requérir une intervention urgente. Les investissements attribués à cette catégorie ne sont*

associés ni à la fiabilité du réseau, ni au cycle de vie des équipements et installations, ni à l'état des actifs. [Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s)

- 1.4.1** Pourriez-vous élaborer sur la notion « d'encadrement ». Qu'est-ce que cette notion vise ?
- 1.4.2** Veuillez fournir une liste des entités qui émettent de telles encadrements à ce jour. Si cette liste n'est pas disponible, veuillez expliquer pourquoi et déposer au moins une liste partielle. Veuillez notamment spécifier si Hydro-Québec (en spécifiant l'unité) émet de tels encadrements.
- 1.4.3** Veuillez fournir une liste des encadrements à ce jour. Si cette liste n'est pas disponible, veuillez expliquer pourquoi et déposer au moins une liste partielle. Veuillez déposer ceux-ci.
- 1.4.4** Veuillez indiquer s'il existe des « normes » autres que celles que la Régie de l'énergie adopte dans ses divers dossiers.
- 1.4.5** Veuillez fournir une liste des entités qui émettent de telles normes (autres que celles que la Régie de l'énergie adopte dans ses divers dossiers) à ce jour. Si cette liste n'est pas disponible, veuillez expliquer pourquoi et déposer au moins une liste partielle. Veuillez notamment spécifier si Hydro-Québec (en spécifiant l'unité) émet de tels normes.
- 1.4.6** Veuillez fournir une liste des normes (autres que celles que la Régie de l'énergie adopte dans ses divers dossiers) à ce jour. Si cette liste n'est pas disponible, veuillez expliquer pourquoi et déposer au moins une liste partielle. Veuillez déposer celles-ci.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.5

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0183, HQT 6, Document 3.1, Annexe, Description synthétique des investissements, Modifications par rapport au dossier R-4059-2018](#), page 8, lignes 1 à 4 :

*De plus, le Transporteur peut recevoir des demandes de 1 tiers visant à déplacer ou apporter des modifications aux actifs de son réseau de transport. Ces demandes peuvent provenir d'organismes publics (comme le ministère des Transports du Québec ou une municipalité), d'organismes privés ainsi que **des autres divisions d'Hydro-Québec**.* [Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s)

- 1.5.1 Veuillez donner des exemples d'une telle demande des autres divisions d'Hydro-Québec.
- 1.5.1 Veuillez confirmer que cette précision n'était pas évoquée dans le document B-0005 du dossier R-4059-2018. Veuillez spécifier pourquoi.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.6

Référence(s) :

- i) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 1, [Décision D-2015-209](#), parag. 631 :

[631] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de soumettre, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une proposition de libellé à intégrer au texte des Tarifs et conditions, reflétant l'ordonnancement et la méthodologie d'attribution des coûts des ajouts entre les différentes catégories d'investissements, retenus par la Régie dans la présente section.

- ii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0175, HQT-5, Doc. 1](#), page 9, lignes 5-9 :

Le Transporteur est d'avis qu'une codification à la section « Définitions » des Tarifs et conditions de la définition de chacune des catégories d'investissement n'est pas justifiée dans la mesure où les Tarifs et conditions servent à énoncer des principes et des conditions normatives à l'utilisation du réseau de transport qui sont d'application générale et qui régissent les services de transport offerts à ses clients.

Demande(s)

- 1.6.1 Une inclusion de la définition de chacune des catégories d'investissement des Tarifs et conditions ne serait-elle pas justifiée aux fins de déterminer si un investissement fait ou non partie de la définition des mots employés dans l'Appendice J, et notamment afin de déterminer si ceux-ci constituent ou non « *des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport* » pour lesquels le Transporteur n'assume qu'un certain montant par kW, au-delà duquel une certaine contribution sera requise du bénéficiaire de l'ajout ?

- 1.6.2** Sans de telles définitions des catégories d'investissement des Tarifs et conditions, comment proposez-vous que l'on interprète les mots employés dans l'Appendice J, et notamment afin de déterminer si des investissements constituent ou non « *des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport* » ? Proposez-vous que l'on utilise des définitions se trouvant hors du texte des Tarifs et conditions et que l'on fasse comme si elles en faisaient partie ?

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.7

Référence(s) :

- i) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 1, [Décision D-2015-209](#), parag. 623 :

[623] La Régie constate que la méthode d'attribution des coûts d'un projet à objectifs multiples aux différentes catégories d'investissements consiste d'abord à évaluer les coûts d'une solution fonctionnelle satisfaisant un ou des besoins spécifiques, puis à déterminer la différence entre les coûts d'une solution globale satisfaisant l'ensemble des besoins et les coûts de la solution fonctionnelle. La Régie souscrit à l'approche proposée.

Demande(s)

- 1.7.1** En relation avec la catégorie Maintien des actifs veuillez expliquer comment pourrait être appliqué la notion citée de *solution fonctionnelle*. Si, lors du remplacement d'un actif, on en accroît la taille ou la performance (que ce soit pour respecter des exigences, pour fins de croissance ou pour amélioration), est-ce que cet accroissement sera toujours considéré comme allant au-delà de la *solution fonctionnelle*, et donc comme étant imputable à une autre catégorie ? En d'autres termes, est-ce que la *solution fonctionnelle* pourrait être une solution non-conforme aux exigences ou ne répondant pas aux besoins actuels de plus grande capacité ou d'amélioration ?
- 1.7.2** En relation avec la catégorie Maintien des actifs, est-ce que la valeur de la solution fonctionnelle correspondrait à la valeur des actifs.

- 1.7.3 Afin d'illustrer votre réponse aux deux sous-questions qui précèdent, veuillez montrer comment il s'inscrit dans l'exemple suivant, tiré du [Dossier R-4037-2018, Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Page 13 (poste l'Achigan). Vous y indiquez alors ce qui suit :

3.2 Coûts associés aux différentes catégories d'investissement

Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ».

*Les coûts de la catégorie d'investissement « maintien des actifs », sont de l'ordre de 19,8 M\$, soit 40,8 % du coût total du Projet. Ce montant correspond à une portion, soit un peu moins des deux tiers, du coût du nouveau poste de l'Achigan à 120-25 kV. En effet, la Stratégie du Transporteur identifie un nombre suffisamment important d'équipements pour considérer le remplacement complet des postes de Saint-Hippolyte et de Saint-Calixte. **Le Transporteur estime que le montant de 19,8 M\$ représente les investissements requis pour maintenir le niveau de service existant des postes de Saint-Hippolyte et de Saint-Calixte.** [Souligné en caractère gras par nous]*

Dans cet exemple de l'Achigan visant à nous permettre de bien comprendre la notion de « solution fonctionnelle », veuillez expliquer comment le Transporteur a établi le montant de 19,8 M\$ mentionné à la dernière phrase soulignée de la citation et veuillez aussi confirmer qu'il s'agit bien de la définition d'une « solution fonctionnelle » au sens du présent dossier. Est-ce que ce montant représente la valeur du seul remplacement inchangé des actifs des postes et des lignes 69 kV qui sont abandonnés (sinon expliquez) ?

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.8

Référence(s) :

- i) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 1, [Décision D-2015-209](#), parag. 623 :

[623] La Régie constate que la méthode d'attribution des coûts d'un projet à objectifs multiples aux différentes catégories d'investissements consiste d'abord à évaluer les coûts d'une solution fonctionnelle satisfaisant un ou des besoins spécifiques, puis à déterminer la différence entre les coûts d'une solution globale satisfaisant l'ensemble des besoins et les coûts de la solution fonctionnelle. La Régie souscrit à l'approche proposée.

Demande(s)

- 1.8.1 De quelle manière et pourquoi le fait que des investissements soient « en amont des postes satellites » peut affecter leur catégorisation ? Nous vous référons au [Dossier R-3960-2016, Pièce B-0052, HQT-1, Document-1 vr](#), page 21, où vous indiquiez : « *Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » sont de l'ordre de 44,1 M\$, donnant lieu à une contribution estimée du Distributeur de l'ordre de 44,1 M\$. **En effet le Transporteur ne considère pas de besoins de transport pour ce Projet puisqu'il est en amont des postes satellites.** Le montant final de la contribution sera déterminé après la mise en service du Projet, conformément aux modalités des Tarifs et conditions des tarifs de transport d'Hydro-Québec, appendice J, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.* » [Souligné en caractère gras par nous]. Nous ne comprenons pas De quelle manière et pourquoi le fait que des investissements soient « en amont des postes satellites » affecte leur catégorisation. Pourquoi n'y a-t-il aucun « *besoin de transport* » lorsque des investissements surviennent « *en amont de postes satellites* » ?

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.9

Référence(s) :

- i) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 1, [Décision D-2015-209](#), parag. 623 :

*[623] La Régie constate que la méthode d'attribution des coûts d'un projet à objectifs multiples aux différentes catégories d'investissements consiste d'abord à **évaluer les coûts d'une solution fonctionnelle satisfaisant un ou des besoins spécifiques**, puis à déterminer la différence entre les coûts d'une solution globale satisfaisant l'ensemble des besoins et les coûts de la solution fonctionnelle. La Régie souscrit à l'approche proposée.*

- ii) **HYDRO-QUÉBEC TransÉnergie**, Dossier 3974-2016 B004, HQT-1 Document-1 page 28 (Poste Gracefield et ligne Maniwaki-Paugan) :

Les ajouts au réseau de transport provenant de la catégorie d'investissement « maintien des actifs » de l'ordre de 34,5 M\$ assurent la pérennité des installations du Transporteur, alors que ceux de l'ordre de 61,0 M\$ provenant de la catégorie d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service » visent la qualité du service rendu par le Transporteur. Les ajouts au réseau provenant de ces deux catégories permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. La Régie a indiqué dans sa décision D-2002-95, page 29, qu'il est équitable que

tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau. Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » sont de l'ordre de 19,5 M\$, donnant lieu à une contribution estimée du Distributeur de l'ordre de 14,6 M\$. Ce montant correspond à l'excédent par rapport au montant maximal que peut assumer le Transporteur pour les ajouts au réseau, estimé en tenant compte de l'allocation maximale de 597 \$/kW et des besoins de croissance estimés de 8,2 MW en 2038. Le montant final de la contribution du Distributeur sera déterminé suite à la mise en service du Projet, conformément aux modalités des Tarifs et conditions des tarifs de transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions »), appendice J, section C¹, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

Demande(s)

- 1.9.1** Dans cet exemple de l'Achigan visant à nous permettre de bien comprendre la notion de « *solution fonctionnelle* », veuillez expliquer comment le Transporteur a établi le montant de 34,5 M\$ mentionné à la ligne 2 de la citation et veuillez aussi confirmer qu'il s'agit bien de la définition d'une « *solution fonctionnelle* » au sens du présent dossier.
- 1.9.2** Comment est calculé le montant de 61 M\$ en Maintien et Amélioration de la qualité de service qui est mentionné à la ligne 3-4 de la citation ?
- 1.9.3** Comment est calculé le montant de 19,5 M\$ en Croissance des besoins de la clientèle ? S'agit-il du coût du nouveau poste Gracefield 120/25 kV ?
- 1.9.4** Est-ce que la nouvelle ligne est en amont du nouveau poste satellite ?

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.10

Référence(s) :

- i) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 1, [Décision D-2015-209](#), parag. 623 :

[623] La Régie constate que la méthode d'attribution des coûts d'un projet à objectifs multiples aux différentes catégories d'investissements consiste d'abord à évaluer les coûts d'une solution fonctionnelle satisfaisant un ou des

¹ Note dans la citation : Cette référence vise les *Tarifs et conditions* en vigueur. Le Transporteur mentionne qu'en ce qui a trait aux ajouts requis pour la croissance de la charge locale, des modifications pourraient être apportées au texte des *Tarifs et conditions*, dans le cadre de la demande du Transporteur relative à la politique d'ajouts au réseau de transport (dossier R-3888-2014 – Phase 2, que la Régie a suspendu *sine die* par la décision D-2016-055).

besoins spécifiques, puis à déterminer la différence entre les coûts d'une solution globale satisfaisant l'ensemble des besoins et les coûts de la solution fonctionnelle. La Régie souscrit à l'approche proposée. [Souligné en caractère gras par nous]

- ii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0176, HQT 5, Document 2](#), page 6, lignes 21-29 :

2.2 Maintien et amélioration de la qualité du service

Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'un déplacement de charges.

Les investissements attribués à cette catégorie ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs.

Objectifs visés :

☐ **Assurer le maintien et l'amélioration de la fiabilité du réseau.** [Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s)

- 1.10.1** Par l'exemple suivant, nous cherchons à comprendre dans quels types de cas un investissement pourra être considéré comme servant à la fois le maintien des actifs, la croissance et l'amélioration-maintien. Au [Dossier R- 3960-2016, Pièce B-0052, HQT-1, Document-1 vr](#), page 13, le Transporteur affirme « *Enfin, la mission de base du Transporteur est notamment de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins des clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport.* ».

Il ajoute au [Dossier R- 3960-2016, Pièce B-0052, HQT-1, Document-1 vr](#), page 5, lignes 6-14 :

Le Projet, dont le coût s'élève à 98,0 M\$, s'inscrit dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ». Il est rendu nécessaire afin de répondre à l'accroissement de la charge du territoire des Laurentides en éliminant les dépassements de capacité des lignes à 120 kV et à 315 kV. La mise en service du Projet est prévue pour septembre 2018.

Le présent Projet fait suite à la demande d'autorisation pour la construction du nouveau poste de Saint-Jérôme¹, dans lequel un nouveau lien d'alimentation à partir du poste du Grand-Brûlé vers la dérivation Saint-Sauveur était nécessaire.

*Le Projet constitue la meilleure solution technique et la plus économique **pour maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport**, (notre souligné) tout en respectant les critères de conception, et ce en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle. [Souligné en caractère gras par nous]*

Dans ce même dossier, la construction d'une nouvelle ligne double terne à partir du poste Grand Brûlé en remplacement d'une ligne double terne du poste Lafontaine (qui devenait de toute manière désuète) a été uniquement considérée comme liée à la croissance de la charge locale. Nous essayons de comprendre en quoi les définitions des investissements en Maintien des actifs et d'Amélioration-maintien font en sorte qu'un tel investissement ne peut jamais être considéré comme faisant partiellement partie de ces deux dernières catégories. Qu'est-ce qui fait que ces deux catégories ne s'appliquaient pas ? Nous vous invitons à clarifier les descriptions des catégories car nous ne voyons vraiment comment l'exemple ci-dessus décrit est totalement exclu des catégories

- 1.10.2** Dans le même exemple, le Transporteur envisage la construction d'une nouvelle ligne biterne de 30,5 km à 120 kV, pour une capacité de transit de 600 MVA, qui utilisera des corridors de transport existants sur plus de 55 % de sa longueur (Dossier R- 3960-2016, Pièce B-0052, HQT-1, Document-1 vr, page 12, lignes 10-15), en remplacement des anciennes lignes 1127-1128 qui ont excédé leur capacité de 1491 ampères en 2015-2016 soit l'équivalent de 310 MW. Afin de nous permettre de bien comprendre l'interprétation que vous faites des catégories d'investissement, est-ce que le gain en croissance de la charge est la différence entre ces deux valeurs de 600 MVA et de 315 MW ? Par conséquent, est-ce que la valeur des lignes actuelles 1127-1128 de 315 MW (si elles étaient remplacées inchangées) doit être conservée dans la catégorie d'investissement Maintien des actifs ? Si non veuillez expliquer pourquoi ce maintien des actifs ne pourrait pas être comptabilisé ?
- 1.10.3** Dans ce même exemple, est-ce que les coûts du futur poste Chertsey seraient en tout ou en partie comptabilisée dans la catégorie Croissance de la charge ou seront considérés en Maintien des actifs vu que le poste Chertsey remplace le démantèlement des lignes 69 kV et des postes Saint-Charles et Sainte-Marguerite ? Veuillez expliquer en fonction des descriptions que vous faites des catégories d'investissements.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.11

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014 Phase 2B, [Pièce B-0175, HQT 5, Document 1](#), page 7, lignes 9-27 :

2.2 Modifications proposées à la description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs

Le Transporteur rappelle que la Régie a retenu la méthode d'attribution des coûts entre les catégories d'investissement dans la phase 1^{er} et que le libellé à intégrer au texte des Tarifs et conditions a été déposé dans la phase 2A du présent dossier.

*Pour la phase 2B, la Régie « [...] juge qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements. À cette fin, la Régie souhaiterait examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions **des repères** qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissements sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples ».*

À titre de repères, le Transporteur propose, à la pièce HQT-5, Document 2, certains ajustements à la Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs (« Description synthétique »).

Ces ajustements sont les suivants :

- a) le regroupement des objectifs associés à chacune des catégories ;*
- b) l'identification de mots clés distinctifs dans l'énumération des objectifs et leur mise en évidence ;*
- c) la sélection d'exemples illustrant leur application ;*
- d) l'harmonisation de la présentation des quatre catégories.*

Ces repères permettront de faciliter la compréhension de la sélection des catégories et de l'attribution des coûts proposés pour un projet spécifique.

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s)

- 1.11.1** Veuillez expliquer comment ces repères permettront de faciliter l'attribution des coûts proposés pour un projet spécifique ?
- 1.11.2** Quels sont les repères qui permettent de quantifier les coûts attribués à une catégorie ?
-